

大分空港海上アクセス整備事業地域説明会(春日校区)における意見、要望等について

区分	意見、要望等	回答
発生音	<p>運航の便数について、運航開始後に音が気になった場合に、夜間の運航を止めてもらいたいという相談ができるのか。</p>	<p>運航開始後も発生音をモニタリングしていく必要があると考えている。仮に騒音規制の基準を超えて地域住民に迷惑が及んでいる状況があれば、運航時間の調整等を行うことも選択肢の一つとして考えられる。</p>
	<p>現在イギリスで運航しているホーバークラフトを実際に視察した際に、発生音が以前のホーバークラフトと比べて静かになっていると実感できたか。</p>	<p>以前のホーバークラフトの音源が残っておらず単純に比較はできないが、プロペラの改良によって音の質が変わっており、耳障りな風切音が軽減されていると感じた。実感として2つあり、1つは、イギリスでは普通の船がホーバークラフトと併走して走っていたが、ホーバークラフトの方が普通の船より音がしないように感じた。もう1つは、発着場にある事務所の会議室で窓を閉めて打ち合わせをしていると、ホーバークラフトが入港してきたのに気付かないぐらい静かであった。大型化したプロペラをゆっくり回すことで、発生音は低減されていると実感できた。</p>
	<p>資料中にある発生音の測定値は本当なのか。ホーバークラフトはプロペラの後方の方が音が大きい、前から録音したのではないか。もしシミュレーションを超えるような時には、ある程度の規制をかける手段を残しておいてもらいたい。</p>	<p>発生音については、大分市騒音防止条例の規制基準の考え方に則り、90%レンジ発生音(L5)でシミュレーションを行ったもの。ホーバークラフトの後方で測定した音源は107.1dBで、60dBというのは、距離によって減衰された後のシミュレーション値。</p>
	<p>西大分周辺は保育園が多い。保育園では昼寝の時間があるが補助金を出すという考えはないか。</p>	<p>現在のシミュレーションでは、最大で40～45dBの音の広がりとなっており、概ね規制の範囲内に収まっている。なお、これは45ノットという、プロペラを全開で回して全速航行した場合のシミュレーションだが、港測法の規定により、港内を全速で走ることとはあり得ない。運航開始後、モニタリングしながら減速運航を始めとした対策を考えており、現時点で補助金について申し上げる状況ではない。</p>
	<p>イギリスのホーバークラフトの発生音を映像で見たが、大分県と環境が随分違うのではないか。</p>	<p>発生音については、民間の専門事業者に委託し、計測器をイギリスに持ち込み、現地で実際に計測した音を基に実施している。</p>
	<p>発生音について、大分市騒音防止条例の第3種規制区域で65dBということだが、実際に運航したら65dBを超えるような気がしてならない。もし規制基準を超えた場合は運航を停止するのか。</p>	<p>実際にイギリスで計測したデータによると、最大出力時に約26m離れたところで93.8dBであり、音源から30dB強の減衰があった。音源に近いほど距離減衰の効果が大きいというシミュレーション結果になっている。あくまで現時点でのシミュレーション結果であり、運航開始後にモニタリングをしていく中で、シミュレーションよりも音が大きいという実態があれば、運航のあり方を再検討していきたい。大分市騒音防止条例の規制基準を超える場合は、その状態のままでは運航できないと認識しており、基準を満たす対策を実施していく。</p>

大分空港海上アクセス整備事業地域説明会(春日校区)における意見、要望等について

区分	意見、要望等	回答
発生音	港の中をホーバークラフトが通る航路になっているが、できれば発着場から堤防を回らずに直接外港に出るようにはできないか。	港内を回らず外港へ出る航路とするためには、(発着場の)北側にホーバークラフトを乗り入れる斜路を設けなければならない、高さ4.5mの既設護岸を撤去する必要があるが、護岸背後地が地震による津波や高潮の影響を直接受けることになることから、既設護岸の撤去は難しいと考えている。
水しぶき	船体に飛沫防止のエプロンを装着することにより水しぶきが巻き上がらないようにするという説明があったが、ホーバークラフトが前に進むときに推進用プロペラを回せば水しぶきはやはり出るのではないかと考えている。ホーバークラフトに100%反対をするものではないが、海に近いところに住んでいる我々としては、水しぶきによる塩害に県がしっかり対応してくれるのか心配している。	発生音の問題と併せて、水しぶきの飛沫をどう抑制するかについても検討してきた。まずは飛沫が揚がらない対策を、船体側でしっかりと講じていくことが大事だと考えている。以前のホーバークラフトでは前面にしか装着していなかったエプロンを、イギリスでは側面まで伸ばして対策しているが、今回新たに導入するホーバークラフトでは、さらに後方まで伸ばしてほぼ全周にエプロンを装着することで、プロペラのある後方部にも水しぶきが巻き揚がらない対策を取っていききたい。
アクセス関係	県道大在大分港線(40m道路)周辺の渋滞について、交通量が現状に輪をかけて多くなる中で、交通アクセスをどのように考えているのか具体的に教えてほしい。	主要幹線道路としての県道大在大分港線とホーバークラフト発着地をいかに円滑に結ぶかということで、浜町北交差点から進入する道路(テレビ大分横)を主要アクセス道路とすることを想定している。案内標識等を整備するとともに、大分市の管理する道路部分については、市と協議のうえ渋滞に配慮した整備を検討していきたい。
	アクセス道路について、春日浦交差点から進入する道路(三菱自動車の横)は大型車両の往来が多く、今でも避けて通るのが大変。バスも入ってくることになると思うが、大きな車が入ってくると横に避けられない。現状でもタンクローリー通行時など、動けなくなることがあるため、ぜひ道路を拡げていただきたい。	メインのアクセス道路としては、県道大在大分港線の浜町北交差点から進入する道路(テレビ大分横)を通っていただくことを想定している。春日浦交差点から進入する道路(三菱自動車の横)はかなり狭くなっているため、できる限り広いところを通るように案内をしようと考えているが、一定程度アクセス道路としての利用が想定されるため、要望を踏まえて大分市と今後検討していきたい。
	浜町北交差点から誘導するということが、新しいアクセス道路をどこかに作るのかと思っていた。	現状では新しくバイパスを作ることは考えていない。TOS球場のところの交差点に、右折レーンが設置できないか大分市と検討しているところ。
	西大分駅を活用して、鉄道に乗り継ぐようなアクセスを検討してはどうかと思う。以前は臨港線という鉄道路線が西大分港まで通っていたそうである。そういうものも検討してはどうかと思う。	西大分全体の賑わいをどう創出するかを考えるうえで、西大分駅はJR駅の中で発着地に最も近い駅であり、西大分駅の充実についてもJRに要望していきたい。また、発着地から西大分駅までは若干距離があるため、どのようなアクセス手段があり得るかということについても今後検討していきたい。

大分空港海上アクセス整備事業地域説明会(春日校区)における意見、要望等について

区分	意見、要望等	回答
アクセス関係	<p>Youtubeでイギリスの映像を見ると、ワイト島には線路があるようだが、これはアクセスに使っているのか。バスも停まっていたが、どういうアクセスで繋いでいるのか。</p>	<p>線路があったかどうかは記憶がないが、ホーバークラフト自体がワイト島の中心部から離れたところに発着するわけではなく、乗り場までは中心部から徒歩で行けるような距離であった。イギリスにおける鉄道やバスの二次交通については、改めて確認してみる。</p>
	<p>白灯台のところは非常に釣りが盛ん。最近では女性の釣り客も増えている。私も釣りをするが、ターミナル側の歩道をしっかり整備してもらいたい。近隣住民にも配慮したアクセス道路やターミナル外構の計画を立ててほしい。道路の規格としては歩道が整備されることが重要だと思う。そういう資料を示していただいて改めて説明会を開催していただきたいと思うが、今後の開催予定はあるのか。</p>	<p>ターミナルに隣接する道路については、2車線に拡幅したうえで歩道も整備する予定。県道大在大分港線からの進入道路については、現在も歩道が整備されていない状況。大分市と歩道整備の協議はしていないが、意見を踏まえて今後協議していきたい。 今後の住民説明会については、本日いただいた意見を整理した上で、自治委員の皆さんとも相談しながら改めて説明をする機会を設けていきたい。これで説明は終わりだとは思っておらず、地域の皆様とは、引き続き意見交換をしていきたい。</p>
事業全体	<p>エアライナーとの役割分担という話があったが、飛行機利用者のことを考えると早朝・夜間のホーバークラフトの運航がないといけないのではないかと。運航事業者の収支も成り立たない気がするし、ホーバークラフト1本に集約する方がよいのではないかと。</p>	<p>現在のエアライナーの利用状況や、平成30年度に大分空港で実施したアンケートの利用意向によると、ホーバークラフトにアクセス手段を集約してしまうというのは難しい。バスを利用したいという人もいし、陸路と海路の2ルートが存在し、利用者が選択できることが重要だと考えている。役割分担しながら陸路と海路の両方をきちんと存続させていくことが大事。</p>
	<p>大分ホーバーフェリーが撤退した理由を説明していただきたい。20年間運航を継続できるのか心配である。</p>	<p>以前のホーバークラフトは平成21年に運休となったが、理由の1つは、積んでいた海外製のエンジンがその数年前から製造を中止しており、メンテナンスもやめるという状況になったこと。もう1つは、リーマンショック後の空港利用者数の激減もあり、やむなく運航を休止した経緯がある。今回は、上下分離方式を採用することで、安定的な運航収支が確保できる見通し。また、海外からの船舶調達となっても、国内運航には国に承認された部品を使う必要があるため、建造時に国内の部品に置き換えていくことや、県内・国内でのメンテナンス体制を構築していく仕様としており、しっかりとした国内供給やメンテナンス体制が確立できるものと考えている。</p>

大分空港海上アクセス整備事業地域説明会(春日校区)における意見、要望等について

区分	意見、要望等	回答
事業全体	<p>県負担額75～85億円となっているが、運航開始後のメンテナンス経費については、県と運航事業者どちらが負担するのか。</p>	<p>船舶の調達と発着地の整備というインシャルの部分を県が負担することとしている。運航開始後のメンテナンス経費については、運航事業者が運賃収入から負担していくことになる。メンテナンスを含む運航経費に対し、県は赤字補てんしないことを運行事業者との間で確認している。</p>
	<p>本日の説明内容は、すべて決定事項なのか。観光や県全体の地域振興のことを考えると、本当に西大分を発着地にすることがベストなのかなという気がしている。</p>	<p>観光都市である別府や別府に近い田ノ浦を発着地とすることも検討したが、発着地を交通の結節点(ハブ)として整備しようと考えており、本県の交通の中心である大分駅との移動時間についても、場所選定の要素であった。ホーバーの乗船時間と、大分駅までの時間を考えた時に、田ノ浦では空港までの十分な時間短縮が図られないと思われる。また、別府については、現状エアライナーで40～45分程度だが、ホーバークラフトによる時間短縮効果が小さく、運航開始当初から航路を引くのは難しいと考えている。ただし、3隻導入予定の内2隻を通常運航とし、残り1隻を予備船としているため、チャーター便のような運航方法についての可能性は、運航事業者とも話をしているところ。以上から、本日説明した内容に基づき当該事業を進めていきたいと考えている。</p>
	<p>ホーバークラフトの運航事業者がMaaSシステムを導入すると、(運航事業者のみならず)県内の交通事業者が参加できるような仕組みを考えていかないといけない。</p>	<p>ホーバークラフトの運航事業者によって困り込みがなされるようなシステムには絶対にしない。県内の交通事業者はそれぞれにシステムを構築してきているが、それらを活用できるプラットフォームをまずは作っていききたい。どこかが排除されるようなシステムにならないように、県も一緒になって検討していく。</p>
	<p>発着地は西大分で決定ということか。</p>	<p>本日いただいた発生音や水しぶき、アクセス道路等の問題に対してできる限りの対応をしたうえで、西大分を発着地として事業を進めていきたいと考えている。</p>
	<p>県は空港へのアクセスを重要視するよりも、定住者を増やすことに注力した方が良いのではないかと。ホーバークラフトの導入よりも、県内どこでも5Gが使えるようにすることの方が将来的に定住者の増加に寄与するのではないかと。東京の人たちが大分でも仕事ができるという環境づくりが重要。</p>	<p>移住定住施策も非常に重要であり、県を挙げて取り組んでいるところ。今後、移住定住を加速させていく上で、空港までのアクセス時間を大幅に短縮できる海上アクセスがあることにより、移住・定住についても大きなメリットになるものと考えている。大分県の地方創生の実現に向けて、オール県庁でしっかり対応していく。</p>

大分空港海上アクセス整備事業地域説明会(春日校区)における意見、要望等について

区分	意見、要望等	回答
賑わい創出	地域活性化のために大分空港海上アクセス整備事業に取り組むということであり、地域住民としてはかんたん港園を含めた西大分地区の発展を期待しているが、具体的な施策はあるのか。	ターミナル施設にカフェや物産等のテナント誘致を行うなど、ホーバークラフト乗降客だけでなく、地域の方々も集える賑わいの場として発着地を整備していくこととしている。ターミナル施設を活用した賑わい創出の方策について、県においても思慮しているが、今後ワークショップという形式で地域の方々とも話しをさせていただいて、一緒に考えていきたいので、ご協力いただきたい。
その他	1日に何便の運航を計画しているのか。	運航時間や運賃は現時点では未定。運航事業者の提案では、航空機に全便接続させる前提で、片道18便、往復36便となっているが、今後県と運航事業者とで協議しながら決定していく。
	6時から22時まで片道18便運航するとした場合、おそらく朝一便と最終便の時間帯が最もホーバークラフトの利用者が多くなると予想され、運航事業者との調整は難しいのではないか。	運航時間や発着便数については、まだ何も決まっていない。早朝・夜間の運航を控えてほしいという地元要望があれば、それも踏まえて運航事業者と相談しながら決定していく。エアライナーもあるため、朝晩や日中の時間帯によって役割分担をしていくことも場合によっては可能である。
	イギリスで撮影した写真や録音した音を実際に見聞きさせていただくと、地域住民の理解もより深まると思う。	今後、必要に応じて現地の写真や映像、音などをお示ししながら説明する機会を設けていきたい。
	国土交通省において船舶のカーボンニュートラルを推進していくこととなっている。船舶を20年間使用するということが、国の規制基準が変更されて使用できなくなるということはないか。	カーボンニュートラルについては我々も大変重要な問題と認識している。現状ではホーバークラフトに搭載できる水素エンジンや電気エンジンなどが、実用化されていないため、現在の技術で搭載可能なディーゼルエンジンとする予定。ただ、ヨーロッパは環境問題に対する意識が高いこともあり、イギリスの造船事業者は、カーボンニュートラルへの対応にも非常に高い関心を持っている。そのような造船業者に決定すれば、今後一緒に対応を考えていくこともあり得る。